

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/CE/GTP/2012-A

18. Dezember 2012

Original: Deutsch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Schlussbericht der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Riga, 12. bis 15. November 2012)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Wahl des/der Vorsitzenden	4	3
TOP 4: Interpretation des RID	5 – 8	3
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	9 – 38	4
A. Offene Fragen	9 – 22	4
B. Neue Anträge	23 – 38	6
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	39 – 92	9
TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	93 – 95	16
TOP 8: Verschiedenes	96 – 107	16
Anlage I: Von der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
Anlage II: Teilnehmerliste		

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

Dokument: A 81-03/504.2012 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/504.2012 vom 24. Juli 2012 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird nach der Aufnahme des bei der letzten Tagung offen gebliebenen Dokuments OTIF/RID/CE/2012/8 Belgiens unter TOP 5 angenommen.

TOP 2: ANWESENHEIT

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Tschechische Republik, Ukraine und Vereinigtes Königreich.

Als OTIF-Mitgliedstaat, welcher das RID nicht anwendet, nimmt Russland teil.

Die Europäische Kommission, die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sind ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale **Union der Güterwagen-Halter** (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

3. Auch wenn für Sitzungen der ständigen Arbeitsgruppe kein Quorum (**1/3 von 44 stimmberechtigten RID-Vertragsstaaten**) erforderlich ist, zeigt sich das Sekretariat sehr erfreut, dass 21 Mitgliedstaaten der Einladung gefolgt sind, an den Arbeiten der Arbeitsgruppe teilzunehmen. Im Hinblick auf eine spätere Genehmigung der Beschlüsse der Arbeitsgruppe durch den RID-Fachausschuss sei die Feststellung wichtig, dass die Entscheidungen der Arbeitsgruppe von einer breiten Mehrheit der RID-Vertragsstaaten mitgetragen werden.

TOP 3: WAHL DES/DER VORSITZENDEN

4. Herr Helmut Rein (Deutschland) wird bis auf Weiteres zum Vorsitzenden dieser ständigen Arbeitsgruppe gewählt. Frau Caroline Bailleux (Belgien) wird als stellvertretende Vorsitzende gewählt.

TOP 4: INTERPRETATION DES RID

Überprüfung des nächsten Prüfdatums und Auslegung des Begriffs "Abgangsort"

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/5 (Schweden)

5. Gemäß Absatz 1.4.2.2.1 d) hat der Beförderer die Pflicht sich zu vergewissern, dass die Frist für die nächste Prüfung von Tanks noch nicht überschritten ist. Für Kesselwagen und Batteriewagen stellt dies kein Problem dar, weil gemäß den Absätzen 6.8.2.5.2 und 6.8.3.5.11 das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten des Kesselwagens oder Batteriewagens anzugeben ist. Bei Tankcontainern, **ortsbeweglichen Tanks** und MEGC befindet

sich diese Information jedoch auf dem Tankschild und kann nur eingesehen werden, wenn der Tragwagen bestiegen wird.

6. Die Arbeitsgruppe unterstützt das Ansinnen des Vertreters Schwedens der Gemeinsamen Tagung bzw. dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag zu unterbreiten, wonach auch bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) anzugeben ist. Sollte bei den genannten Tagungen keine Mehrheit für diesen Antrag erzielt werden, könnte in Absatz 1.4.2.2.2 betreffend die Vertrauenswürdigkeit der von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen ein Querverweis auch auf Absatz 1.4.2.2.1 d) aufgenommen werden. **Dies würde allerdings voraussetzen, dass dem Beförderer konkrete Informationen über die Frist für die nächste Prüfung geliefert werden.**
7. Gemäß dem Einleitungssatz zu Absatz 1.4.2.2.1 müssen die Prüfungen von dem Beförderer vorgenommen werden, der am Abgangsort die gefährlichen Güter übernimmt.
8. Auf die Frage Schwedens, welcher Ort bei Beförderungen in einer Transportkette als Abgangsort gilt, erklärt die Arbeitsgruppe, dass dies der Ort ist, an dem die Eisenbahnbeförderung beginnt.

TOP 5 ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID

A. Offene Fragen

Größe der Großzettel (Placards) an Wagen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/4 (Schweden)

Informelles Dokument: INF.11 (Schweden)

9. Nach den Diskussionen bei der 50. Tagung (OTIF/RID/CE/2011-A Absätze 39 bis 43) und 51. Tagung des RID-Fachausschusses (OTIF/RID/CE/2012-A Absätze 18 bis 20) legt der Vertreter Schwedens ein neues Dokument vor, mit dem die Möglichkeit der Verwendung verkleinerter Großzettel (Placards) mit der am Wagen verfügbaren Fläche verknüpft werden sollte.
10. Von den im Dokument 2012/4 und im informellen Dokument INF.11 zur Auswahl vorgestellten Alternativen entscheidet sich die Arbeitsgruppe für den Vorschlag 1, der mit einer geringfügigen Änderung angenommen wird, um auch Zwischengrößen zuzulassen (siehe Anlage I).
11. Obwohl einige Delegationen eine Übergangsvorschrift für nicht notwendig erachten, einigt sich die Arbeitsgruppe, die in Absatz 29 des Dokuments 2012/4 vorgeschlagene Übergangsvorschrift mit dem Zieldatum 31. Dezember 2017 anzunehmen (siehe Anlage I). Damit soll insbesondere die Umrüstung von Güterwagen ermöglicht werden, die mit Steckrahmen für Großzettel (Placards) ausgerüstet sind.

NHM-Codes

Informelles Dokument: INF.2 (UIC)

12. Die Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.2 der UIC zur Kenntnis, in dem auf die Bedeutung der NHM-Codes für die Angebotsgestaltung der Eisenbahnen und eine Prüfung der eventuellen Ausdehnung des NHM-Codes auf acht Stellen hingewiesen wird. Die UIC wird das Sekretariat der OTIF über eventuelle Änderungen oder Ergänzungen bei den

NHM-Codes informieren, damit die entsprechende Spalte in der Tabelle B des Kapitels 3.2 auf dem neuesten Stand gehalten werden kann.

Ausrüstung der RID-Kesselwagen mit einer von der Übergangsbühne aus bedienbaren Spindelbremse

Informelles Dokument: INF.3 (UIC)

13. Der Vertreter der UIC liefert mit seinem informellen Dokument INF.3 einen Zwischenbericht über die Frage, ob für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmte Kesselwagen weiterhin mit einer bühnenbedienbaren Handbremse ausgerüstet sein müssen.
14. Das in den Absätzen 4.3.3.3.2 und 6.8.2.2.1 sowie in Abschnitt 6.8.4 zitierte UIC-Merkblatt 573 (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen) erwähnt in Punkt 1.1.3, dass Kesselwagen gemäß den Anforderungen des Merkblatts 535-3 mit Spindelbremsen auszurüsten sind. Diese Vorschrift ist jedoch im RID selbst nicht zitiert.
15. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass es sinnvoll ist, Kesselwagen für die Beförderung gefährlicher Güter mit einer **Handbremse** auszurüsten, wobei diese nicht zwingend von der Übergangsbühne aus bedienbar sein muss. Insofern könnten die UIC-Merkblätter nach ihrer Ansicht angepasst werden. Die Vertreter der UIC und der UIP werden jedoch gebeten, gemeinsam zu prüfen, ob verschiedene Elemente des UIC-Merkblattes 573 nicht besser im RID – auch durch eine Inbezugnahme von Normen – geregelt werden sollten. **Der Vertreter der UIC wird der nächsten Tagung seinen endgültigen Bericht vorlegen.**

Weiterverwendung von Kesselwagen nach den Übergangsvorschriften der Unterabschnitte 1.6.3.1, 1.6.3.2 und 1.6.3.3 RID

Informelles Dokument: INF.10 (Deutschland)

16. Ziel dieses erst kurz vor der Sitzung eingereichten Antrags Deutschlands ist es, die unbefristete Weiterverwendung von vor dem 1. Oktober 1978 gebauten Druckgas-Kesselwagen zu untersagen (siehe auch Bericht über die 13. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" OTIF/RID/CE/GT/2012-A Absätze 27 bis 31).
17. Verschiedene Wortmeldungen zeigen, dass bei einer schrittweisen Ausmusterung älterer Druckgas-Kesselwagen eine genauere Unterteilung vorgenommen werden könnte. Da Kesselwagen vor 1978 nach nationalen Vorschriften gebaut wurden, würde dies aber einen sehr großen Aufwand bedeuten, weil überprüft werden müsste, welche Materialeigenschaften in den verschiedenen Staaten gewährleistet sein mussten. Auf der anderen Seite wird durch die wiederkehrende Prüfung sichergestellt, dass diese Kesselwagen mit Ausnahme der Wanddicke den aktuellen Vorschriften entsprechen.
18. Während zwei Staaten sich für den Vorschlag 1 (Untersagung der Weiterverwendung von vor dem 1. Januar 1978 gebauten Druckgas-Kesselwagen, wenn sie den Vorschriften hinsichtlich der Wanddicke und der Ausrüstung nicht den Vorschriften entsprechen, und eine Ausmusterung von vor dem 1. Januar 1978 gebauten Druckgas-Kesselwagen für tiefgekühlt verflüssigte Gase bis spätestens 31. Dezember 2021, wenn sie hinsichtlich der Wanddicke nicht den Vorschriften entsprechen) aussprechen, bevorzugen neun Staaten den abgestuften Ansatz unter Vorschlag 2, mit dem die etwa 5000 noch in Verkehr befindlichen und unter die bisherigen Übergangsvorschriften fallenden Druckgas-Kesselwagen in Abhängigkeit von ihrem Lebensalter sukzessive ausgemustert werden.
19. Der Vorschlag 2 wird mit der Streichung des Satzteils "ausgenommen Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2" im Unterabschnitt 1.6.3.3 und weiteren redaktionellen Änderungen in eckigen Klammern angenommen. Die Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.3.1 des Vorschlags 2 wird von mehreren Delegationen als zu unbestimmt angesehen,

da sie keine Aussage darüber trifft, welches Alter die ältesten unter die Übergangsvorschrift fallenden Kesselwagen aufweisen dürfen. Die Arbeitsgruppe einigt sich auf den 1. Januar 1967 als spätesten Bauzeitpunkt (siehe Anlage I).

20. Es wird vereinbart, die Texte vorerst in eckigen Klammern zu belassen, so dass bei der nächsten Tagung auf der Grundlage schriftlicher Anträge auf die Problematik zurückgekommen werden kann. Deutschland erklärt sich bereit, für die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einen entsprechenden Antrag für festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeuge zu unterbreiten.

Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Dokument: OTIF/RID/CE/2012/8 (Belgien)

Informelles Dokument: INF.5 (ERA), Absätze 3 bis 5

21. Die Behandlung dieses auf Wunsch der 50. Tagung des RID-Fachausschusses erstellte Dokuments Belgiens war auf die 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe verschoben worden. Ein von der Europäischen Kommission und der ERA am 24. Oktober 2012 durchgeführter Workshop kam zu dem Ergebnis, dass eine Klarstellung in Unterabschnitt 1.4.3.5 und eine Anpassung des RID an die Terminologie der Vorschriften für ECM und die Genehmigung der Inbetriebnahme (APS) notwendig sei.
22. Der Vertreter der ERA wird gebeten, für die nächste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe einen konkreten und umfassenden Antrag auszuarbeiten. Da der Betreiber eines Kesselwagens den von der für die Instandhaltung zuständigen Stelle gelieferten Anweisungen vertrauen können muss, sollte der Antrag auch Pflichten der ECM umfassen.

B. Neue Anträge

Schutzabstand zwischen mit gefährlichen Gütern beladenen Wagen und Wagen, deren Ladung sich in Längsrichtung verschieben kann

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2012/1 (Belgien)
OTIF/RID/CE/GTP/2012/2 (Belgien)

Informelles Dokument: INF.4 (UIC)

23. Der Antrag Belgiens, zwischen Kesselwagen mit gefährlichen Gütern und Wagen mit Ladungen, die sich in Längsrichtung verschieben und den Tank des vorausfahrenden Kesselwagens perforieren können, einen Schutzabstand vorzuschreiben wird von der Mehrheit der Delegationen nicht unterstützt. Lediglich zwei Staaten können sich eine Annahme des Antrags vorstellen.
24. Folgende Gründe für die Ablehnung werden vorgetragen:
- Hauptziel sollte sein, Unfallursachen zu beseitigen. Ein endgültiger und vollständiger Unfallbericht, in dem die Ursachen klar benannt sind, liegt jedoch noch nicht vor.
 - Es werden Schutzabstand-Regelungen für Wagen vorgeschlagen, die nicht unbedingt Gefahrgut enthalten, so dass sich die Frage stellt, ob diese Problematik nicht besser im Rahmen der allgemeinen Eisenbahnsicherheit geregelt werden sollte.
 - Die Frage, ob durch eine Ausweitung der Schutzwagenregelung mehr Sicherheit erzeugt werden kann, wurde in der Vergangenheit negativ beantwortet, da zusätzliche Rangierbewegungen zu einer Erhöhung des Risikos führen (siehe auch Bericht A 81-03/504.2006 der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Absätze 26 bis 29 sowie

Berichte OTIF/RID/CE/2006-A, Absätze 24 bis 36 und OTIF/RID/CE/2007-A, Absätze 51 bis 54 des RID-Fachausschusses).

- Es wird als schwierig erachtet, formagressive Teile der Ladungen, Wagen und Infrastruktur, die im hohen Geschwindigkeitsbereich in der Lage sind, den Tank zu perforieren, vollständig auszuschließen.
 - Es stellt sich die Frage, ob bei Unfällen mit hohen Geschwindigkeiten stirnseitige Bordwände einen ausreichenden Schutz bieten können.
25. Da Fragen der allgemeinen Eisenbahnsicherheit berührt werden, geht die Arbeitsgruppe davon aus, dass eine weitere Untersuchung zunächst auf Ebene der ERA erfolgen sollte.

Angaben an Kesselwagen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/3 (UIP)

26. Während die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (Entscheidung der Kommission 2006/920/EG vom 11. August 2006) und die Einheitlichen Technischen Vorschriften zum Teilsystem – Fahrzeuge – Güterwagen (ETV WAG) der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU (Anhang F zum COTIF 1999) eine Kennzeichnung der Güterwagen mit dem Fahrzeughalter vorsieht, fordert das RID in den Absätzen 6.8.2.5.2 und 6.8.3.5.11 für Kesselwagen die Angabe des Betreibers. Da gemäß Fußnote 5 zur Begriffsbestimmung für "Betreiber eines Kesselwagens" in Abschnitt 1.2.1 der Begriff "Betreiber" den im Anhang G des COTIF (ATMF) und in den Richtlinien über die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft verwendeten Definition von "Halter" entspricht, führt dies nach Ansicht der UIP zu einer Doppelkennzeichnung.
27. Die Arbeitsgruppe nimmt einen vom Vertreter der UIP mündlich vorgetragene konkreten Änderungsvorschlag an, mit dem auf die Angabe des "Betreibers" auf Kesselwagen verzichtet werden kann (siehe Anlage I).

Anpassung des Absatzes 5.4.1.2.1 a) RID an ADR/ADN

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/6 (UIC)

28. Der Antrag der UIC, den Absatz 5.4.1.2.1 a) RID an das ADR und das ADN anzupassen und auf die Angabe der Masse jedes einzelnen Versandstücks bei Beförderungen als Wagenladung oder geschlossene Ladung zu verzichten, wird mit einer redaktionellen Korrektur in der deutschen Fassung von der Arbeitsgruppe angenommen (siehe Anlage I).

Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/7 (UIC)

Informelles Dokument: INF.5 (ERA), Absätze 6 und 7

29. Der Antrag der UIC, nach dem Beispiel der Nummern der Gefahrzettelmuster auch eine Nummer für das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe zu schaffen, um telematische Anwendungen zu erleichtern, wird nur von wenigen Delegationen unterstützt. Da die Spalte 5 der Tabelle A keine Angaben zu umweltgefährdenden Stoffen enthält, seien von verschiedenen Beteiligten interne Lösungen geschaffen worden.
30. Der Vertreter der UIC erklärt, dass er mit CEFIC, UIRR und anderen interessierten Beteiligten aus dem Eisenbahnbereich eine Lösung suchen und die Arbeitsgruppe später darüber informieren werde. Der Vertreter ERA weist darauf hin, dass die ERA von der Europäischen

Kommission den Auftrag erhalten habe, die von den technischen Dokumenten der TAF TSI (Telematikanwendungen für den Güterverkehr) geforderten Informationen auf Widerspruchsfreiheit mit den Anforderungen des RID zu prüfen.

Sachverständige für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/10 (Italien)

31. Der Vertreter Italiens beantragt mit seinem Dokument, dass auf der Website der OTIF nicht nur der Stempelabdruck der Prüfstelle, die Prüfungen an Tanks von Kesselwagen durchführt, sondern auch die Identifikationscodes der einzelnen Sachverständigen dieser Prüfstelle angegeben werden.
32. Der Vorsitzende erinnert daran, dass der Absatz 6.8.2.4.6 in das RID aufgenommen worden sei, um eine Prüfung der Tanks in allen Mitgliedstaaten vornehmen zu können. Bei der Prüfung von Gastanks würden gemäß Richtlinie 1999/36 keine einzelnen Sachverständigen, sondern benannte Stellen tätig. Das Personal dieser benannten Stellen werde jedoch gemäß dem drittletzten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.4.6 als geeignet angesehen, auch Prüfungen an Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 9 durchzuführen.
33. Es wird festgestellt, dass in Absatz 6.8.2.4.6 noch keine Verbindungen zu den neueren Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 (Prüfstellen und Verfahren für die Konformitätsbewertung und die wiederkehrende Prüfung) hergestellt wurde. Da für die Prüfstellen und die benannten Stellen die Unterschriften der einzelnen Sachverständigen hinterlegt sein müssen, anhand derer eine Feststellung des prüfenden Sachverständigen möglich ist, könnte eine Lösung darin bestehen, nach dem ersten Satz des vorletzten Unterabsatzes in Absatz 6.8.2.4.6 die Möglichkeit aufzunehmen, dass die RID-Vertragsstaaten auch Prüfstellen und benannte Stellen anerkennen und dem Sekretariat mitteilen können. Für Sachverständige, die Mitarbeiter einer Prüfstelle oder benannten Stelle sind, könnte die Angabe des Stempelabdrucks oder der Schlagstempel der Prüfstelle bzw. benannten Stelle ausreichend sein.
34. Die Vertreter Deutschlands, Italiens und der UIP erklären sich bereit, für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe einen überarbeiteten Antrag zu unterbreiten.

Im Beförderungspapier zu verwendende Sprachen

Informelles Dokument: INF.9 (Belgien)

35. Belgien beantragt, bei den gemäß Absatz 5.5.2.4.1 und 5.5.3.7.1 im Beförderungsdokument vorzunehmenden zusätzlichen Angaben, nur die gemäß Absatz 5.4.1.4.1 allgemein für das Beförderungsdokument zu verwendenden Sprachen, d.h. Deutsch, Englisch oder Französisch, zuzulassen.
36. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass an verschiedenen Stellen im RID und im allgemeinen Eisenbahnrecht die Verwendung der italienischen Sprache zugelassen sei. Darüber hinaus müsse es sich bei dem in den Absätzen 5.5.2.4.1 und 5.5.3.7.1 angesprochenen Dokument nicht zwingend um ein Beförderungspapier handeln.
37. Der Vertreter der Niederlande regt an, bezüglich der Sprachenregelung eine Gesamtschau der im RID vorgesehenen Vorschriften für die Kennzeichnung, den Angaben im Beförderungspapier und den Anlagen zum Beförderungspapier vorzunehmen.
38. Die Vertreterin Belgiens zieht darauf hin ihr Dokument zurück.

TOP 6: HARMONISIERUNG VON RID UND ANLAGE 2 ZUM SMGS**Kennzeichnung von Wagen mit der Notfallkartenummer gemäß Anlage 2 zum SMGS**

Informelle Dokumente: INF.7 (Slowakei und Tschechische Republik)
INF.12 (Lettland)

39. Die Slowakei und die Tschechische Republik beantragen in ihrem informellen Dokument INF.7, bei Beförderungen von SMGS-Vertragsstaaten in RID-Vertragsstaaten die Angabe der gemäß Anlage 2 zum SMGS vorgeschriebenen Nummer der Notfallkarte in der unteren Hälfte des Großzettels (Placards) zuzulassen.
40. Der Vertreter Lettlands macht in seinem informellen Dokument INF.12 auf eine Rechtsänderung in der Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS aufmerksam. Danach sei die Angabe der Nummer der Notfallkarte in der unteren Hälfte des Großzettels (Placards) nur bei Wagen, Kesselwagen und Batteriewagen, nicht jedoch bei multimodal verwendeten Großcontainern, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern und MEGC möglich. Die Bem. zu Absatz 5.3.7.1 a) der Anlage 2 zum SMGS schließe darüber hinaus auch bei Beförderungen in Wagen, Kesselwagen oder Batteriewagen in oder durch die Hoheitsgebiete Lettlands, Litauens, Polens und Estlands diese Angabe auf dem Großzettel (Placard) aus.
41. Auf Vorschlag des Vertreters Russlands wird an die OSShD die Bitte gerichtet, die Bem. zu Absatz 5.3.7.1 a) der Anlage 2 zum SMGS so zu ändern, dass bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet von Staaten, die das RID anwenden, die Nummer der Notfallkarte zwingend auf einer getrennten weißen Tafel angegeben werden muss. Dabei sollte auch geprüft werden, ob die Fußnote nach der Überschrift in Abschnitt 5.3.7, die darauf hinweist, dass die Vorschriften des Abschnitts 5.3.7 nicht in Polen, der Slowakei und Ungarn angewendet werden müssen, entfallen kann.

Angaben im Beförderungspapier in russischer Sprache gemäß Anlage 2 zum SMGS

Informelles Dokument: INF.8 (Slowakei und Tschechische Republik)

42. Die Slowakei und die Tschechische Republik beantragen in ihrem informellen Dokument INF.8, bei Beförderungen von RID-Vertragsstaaten in SMGS-Vertragsstaaten im CIM/SMGS-Frachtbrief zusätzlich Angaben in russischer Sprache vorzuschreiben. Die Frage der Verwendung der russischen Sprache wird bereits im Handbuch GLV CIM/SMGS des CIT geregelt, in dem Handlungsanweisungen bei Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefs gegeben werden.
43. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass das RID bereits heute Schnittstellen zu anderen Verkehrsträger regele. So werde in Abschnitt 5.4.2 RID die Ausstellung eines Container-/Fahrzeugpackzertifikats geregelt, das nur für eine nachfolgende Seebeförderung notwendig sei. In gleicher Weise könnte auch in Absatz 5.4.1.4.1 eine Aussage zum Übergang in einen anderen Rechtsbereich getroffen werden.
44. Da eine abweichende Sprachenregelung auch für die umgekehrte Beförderungsrichtung in der Anlage 2 zum SMGS aufgenommen werden müsste, wird vereinbart, diese Angelegenheit zunächst in der für die Anlage 2 zum SMGS zuständigen Arbeitsgruppe der OSShD zu regeln und anschließend auf der Grundlage eines neuen Dokuments bei der nächsten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe darauf zurückzukommen.

Grundlegende Unterschiede zwischen den Ausgaben 2011 der Anlage 2 zum SMGS und des RID

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/9 (OSShD)

Allgemeines

45. Der Vorsitzende dankt zunächst der OSShD für die in der Vergangenheit geleistete Arbeit, die neue Struktur des RID auch in die Anlage 2 zum SMGS zu übernehmen. Er erläutert anschließend die Funktionsweise des RID-Fachausschusses, der Vorgaben aus den weltweit und multimodal geltenden UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter und die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung für alle europäischen Landverkehrsträger entwickelten gemeinsamen Vorschriften nicht ändern könne. Daneben rührten einige Bestimmungen aus der Harmonisierung mit dem EU-Recht her, da die EU-Mitgliedstaaten für den nationalen Verkehr keine eigenen Gefahrgutvorschriften mehr zur Anwendung bringen könnten. Der RID-Fachausschuss könne deshalb ausschließlich Fragen diskutieren, die mit der europäischen Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zusammenhängen. Im Zusammenhang mit der Harmonisierung der Anlage 2 zum SMGS und des RID könne die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses lediglich Vorschläge unterbreiten, an welchen Stellen eine Anpassung der Anlage 2 zum SMGS vorgenommen werden sollte, oder selbst Änderungen des RID vornehmen.
46. Der Vertreter der OSShD erklärt, dass seine Organisation bereit sei, alle Vorschläge der Arbeitsgruppe zur Beseitigung von Unterschieden zu prüfen, um den eurasischen Verkehr zu erleichtern.
47. Der Vertreter der Europäischen Kommission weist darauf hin, dass die Richtlinie 2008/68 besondere Vorschriften für EU-Mitgliedstaaten enthalte, die sowohl das RID als auch die Anlage 2 zum SMGS anwenden (siehe Anhang II, II.2, Absätze 2 und 8 der Richtlinie). Eine Minimierung der Unterschiede zwischen den beiden Rechtsregimen sei auch im Interesse der Europäischen Kommission.
48. Der Vertreter Lettlands präzisiert, dass die vorliegende Synopse die Unterschiede in der Ausgabe 2011 widerspiegele. Bezüglich der Änderungen 2013 seien keine zusätzlichen Abweichungen zu erwarten.

Unterabschnitte 1.1.2.2, 1.1.2.3, 1.1.3.1 a) und 1.1.3.8

49. Der Vertreter Lettlands erklärt, dass das Problem der Beförderung gefährlicher Güter in Personenzügen kurz vor einer Lösung stehe, da eine Zulassung im SMPS vorgesehen werden solle.

Unterabschnitte 1.1.3.1 c) und 1.1.3.6

50. Der Vorsitzende erläutert, dass der Unterabschnitt 1.1.3.1 c) die Freistellung innerstaatlicher Beförderungen von Kleinmengen gefährlicher Güter regle und auch für die Anlage 2 zum SMGS zweckmäßig sein könnte.

Abschnitt 1.3.1

51. Da die bestehenden Differenzen auf Unterschiede im zugrunde liegenden Rechtssystem zurückzuführen sind, wird nicht näher darauf eingegangen.

Unterabschnitt 1.4.1.3, Unterabschnitte 1.4.2.1.1 und 1.4.2.1.2

52. Im RID werden nicht nur den Hauptbeteiligten (Absender, Beförderer, Empfänger), sondern auch verschiedenen Nebenbeteiligten klare Pflichten zugeteilt. Um zu starke Einschnitte in die nationale Gesetzgebung zu vermeiden, können von den Mitgliedstaaten Abweichungen bei der Pflichtenzuteilung vorgenommen werden. Aus Gründen der Transparenz müssen diese jedoch dem Sekretariat mitgeteilt werden, damit die übrigen Staaten Kenntnis davon erlangen.
53. Der Vertreter Russlands erklärt, dass strukturelle Reformen in den entsprechenden russischen Vorschriften dazu führen könnten, dass neben den drei Hauptbeteiligten auch andere Nebenbeteiligte eingeführt würden.

Unterabschnitt 1.5.1.1

54. Der Abschluss multilateraler Sondervereinbarungen des RID, mit denen beispielsweise bereits beschlossene Rechtsänderungen früher umgesetzt werden können, ist nur zwischen den staatlichen Behörden der jeweiligen Mitgliedstaaten, nicht aber wie in der Anlage 2 zum SMGS zwischen den verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten möglich.
55. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob die nach Anlage 2 zum SMGS zwischen verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten abgeschlossenen zeitweiligen Abweichungen auch für EU-Mitgliedstaaten zulässig seien, erklärt der Vertreter der Europäischen Kommission, dass Anhang II, II.2, Absätze 2 und 8 der Richtlinie 2008/68/EG dies ermögliche, sofern ein gleichwertiger Sicherheitsstandard gewahrt bleibe.

Übergangsvorschriften des Kapitels 1.6

56. Der Vertreter Lettlands erläutert, dass die allgemeine Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.1 **der Anlage 2 zum SMGS** die Anwendung der alten Vorschriften jeweils bis zum 31. Dezember des Jahres ermögliche, in denen die Inkraftsetzung der neuen Vorschriften erfolge. Dies hänge damit zusammen, dass die neuen Vorschriften der Anlage 2 zum SMGS im Gegensatz zum RID jeweils erst zum 1. Juli der ungeraden Jahre in Kraft gesetzt würden. Er kündigt an, dass in die Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS Vorschriften aufgenommen würden, um die bisher ausgeschlossene Verwendung von RID-Tankcontainern, **die unter ältere Übergangsvorschriften des RID fallen**, zuzulassen.
57. Die Arbeitsgruppe bittet das Komitee der OSShD um Prüfung, ob die optionale Anwendung der neuen Vorschriften der Anlage 2 zum SMGS nach dem Beispiel des IMDG-Codes bereits am 1. Januar der ungeraden Jahre zugelassen werden könnte. Dies sei vor dem Hintergrund der Tatsache, dass große Unternehmen im RID-Bereich bereits zum 1. Januar auf die neuen Vorschriften umstellen, von großer Bedeutung.

Kapitel 1.8 und 1.9

58. Da diese beiden Kapitel nicht schnittstellenrelevant sind, werden die bestehenden Unterschiede nicht näher behandelt.

Kapitel 1.10

59. Die Arbeitsgruppe regt eine Prüfung an, ob eine Anwendung des Kapitels 1.10, das dem Kapitel 1.4 der UN-Modellvorschriften entspricht, nicht auch für die OSShD-Mitgliedstaaten sinnvoll und notwendig ist.

Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 19

60. Die UIC wird um Prüfung gebeten, ob im Bereich der RID-Mitgliedstaaten in der Praxis noch Beförderungen gefährlicher Güter als Expressgut durchgeführt werden (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2010-A der 47. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 19. und 20. Mai 2010), Absatz 31 f)). Sollte dies nicht der Fall sein, könnten im RID die Spalte 19 der Tabelle A und das Kapitel 7.6 entfallen.

Kapitel 3.2 Tabelle A Spalten 21a, 21b und 21c

61. Die Spalten 21a, 21b und 21c der Tabelle A der Anlage 2 zum SMGS enthalten codierte Vorschriften betreffend die Notfallkartennummer, den Mindestschutzabstand und die Bedingungen für Ablaufmanöver. Das RID enthält im Gegensatz dazu schriftliche Weisungen gemäß Abschnitt 5.4.3, die sich allerdings nur an den Triebfahrzeugführer, nicht jedoch an die Einsatzkräfte richten, die Vorschriften für den Schutzabstand in Abschnitt 7.5.3, die nur für Stoffe der Klasse 1 gelten, und in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 5 die Angabe, ob ein Rangierzettel nach Muster 13 oder 15 vorgeschrieben ist.
62. Es wird festgestellt, dass eine Harmonisierung bei diesen drei Spalten nicht realisierbar ist, dass aber zumindest die RID-Vertragsstaaten Ungarn, Polen und Slowakei von der Anwendung der Vorschriften ausgenommen sind.

Kapitel 3.3 Sondervorschrift 274

63. Es wird daran erinnert, dass die Zuordnung der Sondervorschrift 274 zwischen den UN-Modellvorschriften, dem IMDG-Code und dem RID/ADR/ADN harmonisiert und diese Sondervorschrift im RID in der Folge bei den UN-Nummern 2985, 2986 und 2988 gestrichen wurde.
64. Da für die UN-Nummern 2985 und 2988 in Abhängigkeit von der technischen Benennung die Sondervorschrift CW 65 in Abschnitt 7.5.11 der Anlage 2 zum SMGS zu beachten ist, wird vereinbart, diese Frage vorerst zurückzustellen. Sollte die Prüfung ergeben, dass für die verschiedenen technischen Benennungen dieser UN-Nummern unterschiedliche Notfallmaßnahmen erforderlich werden, sollte der Gemeinsamen Tagung ein entsprechender Antrag unterbreitet werden.

Kapitel 3.3 Sondervorschrift 800

65. Die in der Anlage 2 zum SMGS den UN-Nummern 1381 und 2447 (Phosphor) zusätzlich zugeordnete Sondervorschrift 800 fordert die Angabe des verwendeten Schutzmittels im Beförderungspapier. Ursache hierfür war ein schwerer Unfall, der sich vor etwa fünf Jahren in der Ukraine ereignet hat.
66. Da es sich bei diesen Beförderungen in erster Linie um **regelmäßige Ost/West- und West/Ost-Eisenbahnverkehre** handelt, die auch RID-Vertragsstaaten berühren und deshalb auch eine Regelung im RID sinnvoll sein könnte, wird vereinbart, dass Lettland zunächst eine Diskussion mit anderen SMGS-Mitgliedstaaten führt und dann der Arbeitsgruppe einen Antrag unterbreitet.

Kapitel 3.4

67. Der Vorsitzende erinnert daran, dass sich die Vorschriften für begrenzte Mengen bei den verschiedenen Verkehrsträgern in der Vergangenheit unterschiedlich entwickelt hätten und dass nach langer Vorarbeit 2011 endlich eine Harmonisierung der Verkehrsträgervorschriften erzielt worden sei. So würden die gleichen Vorschriften auch für das ADR gelten, dessen Vertragspartei Russland sei. Vor diesem Hintergrund und auf Grund der Tatsache, dass die Vorschriften für begrenzte Mengen in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen ge-

führt hätten, appelliert er daran, die für die GUS-Staaten geltende Verschärfung der Vorschriften nochmals zu überprüfen.

Verpackungsanweisungen P 002 und IBC 07

68. Bei Beförderungen von UN 1680 Kaliumcyanid, fest, und von UN 1689 Natriumcyanid, fest, in oder durch das Hoheitsgebiet Kasachstans, der Russischen Föderation, der Ukraine und Weißrusslands dürfen keine Großpackmittel (IBC) verwendet werden und Einzelverpackungen müssen eine zusätzliche dichte Beschichtung aufweisen.
69. Die Vertreterin der Ukraine erläutert, dass diese zusätzliche Anforderung auf der Grundlage nationaler Standards aufgenommen worden sei, räumt aber ein, dass eine erneute Diskussion erforderlich sei, um eine Harmonisierung mit den Vorschriften der anderen Verkehrsträger herbeizuführen.

Verpackungsanweisung P 801a

70. Der Vertreter Russlands erläutert, dass der Ausschluss der Beförderung von gebrauchten Batterien (Akkumulatoren) der UN-Nummern 2794, 2795, 2800 und 3028 in Wagen mit Decken und in bedeckten Containern in oder durch das Hoheitsgebiet Kasachstans, der Russischen Föderation, Usbekistans und Weißrusslands im Zusammenhang mit den Ausschlüssen in Kapitel 7.2 der Anlage 2 zum SMGS zu betrachten sei und nicht aus Gründen der Sicherheit, sondern aus Gründen des Diebstahlschutzes bestehe. In der Ausgabe 2013 werde hingegen eine Beförderung in Wagen mit Decken und in bedeckten Containern auf der Grundlage von Vereinbarungen zugelassen.

Sondervorschrift für ortsbewegliche Tanks TP 60

71. Die nur in der Anlage 2 zum SMGS bestehende Sondervorschrift TP 60 sagt aus, dass die Beförderung von Kältemittel-**Gasen** der UN-Nummern 1009, 2035, 3220 und 3252 **in ortsbeweglichen Tanks** in oder durch das Hoheitsgebiet Kasachstans, der Russischen Föderation, der Ukraine oder Weißrusslands untersagt ist.
72. Der Vertreter Russlands erklärt, dass die Sondervorschrift TP 60 für die Ausgabe 2015 **überarbeitet** und gegebenenfalls gestrichen werden sollte. Da die Vorschriften für ortsbewegliche Tanks, die weltweit für die härtesten Anforderungen ausgelegt seien, verkehrsträgerübergreifend harmonisiert seien, bestünden keine Gründe für die Aufrechterhaltung.

Absatz 4.3.2.1.6

73. Im RID ist die wechselweise Verwendung von Tanks für die Beförderung von Nahrungsmitteln und gefährlichen Gütern grundsätzlich erlaubt. Der Absatz 4.3.2.1.6 der Anlage 2 zum SMGS enthält eine Fußnote, welche die Beförderung von Nahrungsmitteln aus oder nach Kasachstan oder in die Russische Föderation in Tanks, die auch für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, ausschließt. Es gibt allerdings auch Nahrungsmittel, die gleichzeitig Gefahrgut sind (z.B. Alkohol, Essig, Phosphorsäure, die für die Herstellung von Cola verwendet wird, oder Futtermittel, die umweltgefährdend sind).
74. Der Vertreter der Russischen Föderation räumt ein, dass der Text der Fußnote in der Anlage 2 zum SMGS umformuliert werden müsse. In der Tat sollte zwischen Tanks, die für die Beförderung aller Arten gefährlicher Güter verwendet werden, und solchen, die nur für die Beförderung von Nahrungsmitteln eingesetzt werden, die gleichzeitig Gefahrgut sind, unterschieden werden.
75. Auf der anderen Seite könnte auch eine Änderung des RID/ADR-Textes ins Auge gefasst werden, da für die Beförderung solcher Nahrungsmittel nach EU-Recht nur Lebensmittel-tanks verwendet werden dürfen.

Absatz 4.3.2.2.4

76. Während das RID die Ausrüstung von Tanks zur Beförderung flüssiger Stoffe mit Trenn- oder Schwallwänden oder alternativ eine Mindestbefüllung von 80 % bzw. eine Maximalbefüllung von 20 % des Fassungsraums nur für Tankcontainer kennt, sieht die Anlage 2 zum SMGS diese Anforderung auch für Kesselwagen vor. Nach Aussage der Vertreter Polens und der Russischen Föderation gehen diese Anforderungen einerseits auf Entgleisungsunfälle in Sibirien, bei denen die Tanks aus Gewichtsgründen (und beispielsweise durch das Abkühlen von Heizöl während der Beförderung) nicht vollständig befüllt waren, und andererseits auf die unterschiedlichen Bauvorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm zurück, die bedingt durch den größeren Tankradius einen von Normalspur-Kesselwagen abweichenden Schwerpunkt aufweisen.
77. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass ein Untersuchungsbericht aus den 60er Jahren zu einer Demontage der Schwallwände von Kesselwagen geführt habe. Hintergründe seien Probleme bei der Befestigung der Schwallwände, Spannungsrisse und Beeinträchtigungen der Flexibilität des Tankkörpers gewesen.
78. Die Arbeitsgruppe beschließt, diese Frage erneut in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" auf der Grundlage des damaligen Berichts der UIC und unter Teilnahme interessierter SMGS-Vertragsstaaten vertieft zu prüfen.

Absatz 4.3.2.3.3

79. Der Vertreter Lettlands weist darauf hin, dass der im RID zusätzlich enthaltene Satz in der Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS berücksichtigt werde, so dass kein Unterschied mehr bestehe.

Absatz 4.3.2.3.6

80. Dieser Absatz, der die Beförderung von miteinander gefährlich reagierenden Stoffen in Mehrkammertanks regelt, ist in beiden Regelwerken unterschiedlich formuliert, führt aber zu demselben Ziel. Durch eine Bem. wird jedoch in der Anlage 2 zum SMGS eine Trennung von befüllten Abteilen durch leere Abteile in der Russischen Föderation nicht erlaubt.
81. Da eine Beförderung in Mehrkammertanks im Eisenbahnverkehr äußerst selten erfolgt, hat diese Frage keine große Bedeutung, so dass der Unterschied, der nach Aussage des Vertreters der Russischen Föderation der Vermeidung von Unfällen dient, beibehalten werden kann.

Absatz 4.3.2.3.7

82. Die Beförderung von großen Tankcontainern, die für Längsträgheitskräfte von $2 Rg$ (wobei R die höchste Nettomasse des Tankcontainers und g die Erdbeschleunigung ist) ausgelegt sind, darf gemäß der Anlage 2 zum SMGS auf Schienenstrecken der Spurweite 1520 mm nur auf der Grundlage von Sondervereinbarungen durchgeführt werden. Für ortsbewegliche Tanks bestehen hingegen keine Einschränkungen, da ein Baumuster jeder Bauart den Anforderungen der im Handbuch Prüfungen und Kriterien beschriebenen dynamischen Auflaufprüfung entsprechen muss.
83. Diese Frage sollte nochmals in Zusammenhang mit den Bauvorschriften in Kapitel 6.8 diskutiert werden.

Absatz 4.3.2.3.8

84. Wegen der in Kasachstan und der Russischen Föderation im Winterhalbjahr vorherrschenden niedrigen Temperaturen wird in der Anlage 2 zum SMGS gefordert, dass Tankcontainer die zwischen dem 1. November und dem 1. April in diesen Staaten befördert werden, eine untere Auslegungstemperatur von -50 °C haben müssen.
85. Dieser grundlegende Unterschied kann nach Ansicht der Arbeitsgruppe nicht behoben werden.

Absätze 4.3.3.4.1 und 4.3.3.4.3

86. In den Texten dieser beiden Absätze in der Anlage 2 zum SMGS wird präzisiert, dass die Kontrollmaßnahmen vor und nach dem Befüllen von Flüssiggas-Kesselwagen vom Absender durchzuführen sind. In einer Bem. wird darauf hingewiesen, dass für diejenigen Staaten, die gleichzeitig RID-Vertragsstaaten sind, eine andere Pflichtenzuteilung besteht.
87. Im RID wird die Zuteilung der Pflichten in Kapitel 1.4 vorgenommen. Da das RID im Gegensatz zur Anlage 2 zum SMGS mehrere Beteiligte kennt, kann hier momentan keine Harmonisierung erfolgen (siehe auch Absätze 52 und 53).

Unterabschnitt 4.3.3.5

88. Gemäß den Absätzen 6.8.5.1.3 und 6.8.5.1.4 beider Regelwerke dürfen Tankkörper und die Verbindung von Zubehöerteilen mit dem Tankkörper durch Hartlöten erfolgen. Der Unterabschnitt 4.3.3.5 der Anlage 2 zum SMGS schränkt diese Bauvorschrift für Kesselwagen und Tankcontainer insofern ein, dass auf Strecken der Spurweite 1520 mm eine Sondervereinbarung erforderlich ist.
89. Der Vertreter der UIC erläutert, dass diese Vorschrift mit der automatischen Kupplung von Güterwagen zusammenhänge, bei der härtere Stöße auftreten könnten. Nach Kenntnis des Vertreters Russlands existieren solche Wagen mit hartgelöteten Tankkörpern momentan nicht, so dass diese Vorschrift derzeit keine Relevanz besitzt.

Absatz 4.3.4.1.2

90. Eine zusätzliche Bem. zu diesem Absatz in der Anlage 2 zum SMGS sagt aus, dass "**der Teil 1 der Tankhierarchie¹ auf Schienenstrecken Kasachstans, der Russischen Föderation und der Ukraine nicht angewendet werden darf**". Die Vertreter Lettlands und Russlands führen aus, dass es in der Praxis keinen Bedarf für die Beförderung fester Stoffe in Tanks für Flüssigkeiten gebe, da insbesondere beim Befüllen oder Entleeren technische Probleme bestünden.
91. Das Sekretariat erinnert daran, dass die Möglichkeit der Verwendung von Tanks für flüssige Stoffe zur Beförderung von festen Stoffen auf der Grundlage eines Antrags Frankreichs für die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung aufgenommen wurde (Dokument OTIF/RID/RC/2004/20 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2004/20). Damit sollte eine Beförderung von festen Stoffe und ihren wässerigen Lösungen (z.B. UN 1495 Natriumchlorat und UN 2428 Natriumchlorat, wässrige Lösung) in demselben Tank ermöglicht werden, wie sie bereits vor der Umstrukturierung des RID/ADR bestanden hat.

¹ Wenn in Spalte 12 der Tabelle A eine S-Tankcodierung zugeordnet ist, dürfen auch Tanks mit einer L-Tankcodierung verwendet werden.

Weiteres Vorgehen

92. Die Arbeitsgruppe vereinbart, die Arbeiten zunächst in einer gemeinsamen kleineren Arbeitsgruppe der interessierten OTIF- und OSShD-Mitgliedstaaten fortzusetzen und der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) ein komprimiertes Dokument mit den Unterschieden zwischen den beiden Gefahrgut-Regelwerken vorzulegen. Das Sekretariat wird diesbezüglich ein offizielles Schreiben an das Komitee der OSShD richten und zusammen mit dem Komitee der OSShD einen Termin festlegen. Außerdem wird das Sekretariat gebeten, die bisherigen positiven Ergebnisse zusammenzufassen und dem Sekretariat der OSShD zu übermitteln.

TOP 7: INFORMATIONEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHN-AGENTUR (ERA)

Informelles Dokument: INF.5 (ERA)

93. Die Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.5 der ERA zur Kenntnis.
94. Der Vorsitzende ist der Ansicht, dass in Absatz 12 der Satzteil "and do not take precedence over them" gestrichen werden sollte, da die Richtlinie 2008/68/EG in den Fällen Vorrang habe, in denen es um die Beförderung gefährlicher Güter gehe.
95. Im Zusammenhang mit der Mitteilung nationaler Vorschriften, die für das EU-Eisenbahnsystem relevant sind, wird von mehreren Delegierten die Einbeziehung des Gefahrgutregulierungsausschusses und eine insgesamt bessere Zusammenarbeit zwischen dem Gefahrgutregulierungsausschuss und dem RISC-Ausschuss angemahnt.

TOP 8: VERSCHIEDENES

Eisenbahnunfall im Rangierbahnhof Kijfhoek (bei Zwijndrecht) am 14. Januar 2011

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/8 (Niederlande)

96. Der Vertreter der Niederlande berichtet über einen Eisenbahnunfall, der sich am 14. Januar 2011 auf einem Rangierbahnhof ereignet habe und bei dem ein mit Ethanol befüllter Kesselwagen ausgebrannt sei. Zwei Wagengruppen mit jeweils vier Wagen seien mit zu hoher Geschwindigkeit in ihr Richtungsgleis gerollt und mit den bereits in diesem Gleis befindlichen Wagen kollidiert.
97. Die Unfalluntersuchung hätte zum Einen die Erkenntnis geliefert, dass die Informationen auf Rangierbahnhöfen in Bezug auf den genauen Standort von mit gefährlichen Gütern beladenen Wagen unzureichend seien, und zum Anderen, dass Crash-Puffer zu einem geringeren Schadensausmaß geführt hätten. Er wünscht einen Erfahrungsaustausch mit anderen Staaten bezüglich der Informationen in Rangierbahnhöfen und eine Diskussion darüber, ob die Sondervorschrift TE 22 (Ausrüstung mit Crash-Puffern) nicht auf weniger gefährliche Stoffe ausgedehnt werden sollte.
98. In der anschließenden Diskussion werden von verschiedenen Teilnehmern insbesondere folgende Punkte erwähnt:
- Moderne Rangierbahnhöfe sind so ausgerüstet, dass die **Auflaufgeschwindigkeit** nicht über 6 km/h liegt. Wenn die Gleisbremsen nicht funktionieren, darf kein Ablauf über den Ablaufberg erfolgen **oder es müssen alternative Betriebsverfahren angewendet werden, um ein sicheres Rangieren zu gewährleisten**. Es stellt sich daher die Frage, warum die Wagen mit zu hoher Geschwindigkeit gerollt sind.

- Das Kapitel 1.11 sieht interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe vor. Bei Anwendung des in Bezug genommenen UIC-Merkblatts 201 müsste eine sofortige Information der Einsatzkräfte gewährleistet sein.
 - In Belgien fordert der Infrastrukturbetreiber, dass der genaue Standort von Wagen anhand einer Datenbank festgestellt werden kann.
 - Eventuell könnte durch telematische Anwendungen eine genaue Lokalisierung ermöglicht werden.
 - Im Zusammenhang mit der Tatsache, dass der Ethanol-Tank durch einen verformten Mittelträger perforiert wurde, wird darauf hingewiesen, dass es bereits 2004 in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" Diskussionen zu Wagen mit Mittelträgern, Längsträgern und selbsttragenden Tanks gegeben hat (siehe Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" A 81-03/507.2004 Absätze 37 bis 41 und Bericht des RID-Fachausschusses A 81-03/511.2004 Absätze 36 bis 38).
99. Der Vertreter der Niederlande wird gebeten, gegebenenfalls auf der Grundlage der Unfalluntersuchung einen Antrag zu unterbreiten, in dem die Produktgruppen, für die die Sondervorschrift TE 22 ebenfalls gelten soll, spezifiziert werden. Dabei könnten vorliegende Unfallberichte und die bisherigen Erkenntnisse auch in Bezug auf die Nachrüstung von Wagen mit Crash-Puffern herangezogen werden.
100. Um unnütze Arbeiten zu vermeiden, werden die Vertreter der Europäischen Kommission und der ERA um Auskunft gebeten, ob es Hindernisse in Bezug auf die Ausdehnung der Sondervorschrift TE 22 gibt.

Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung

Informelles Dokument: INF.6 (UIC)

101. Der Vorsitzende stellt das informelle Dokument INF.6 der UIC vor, in dem von Vorfällen berichtet wird, bei denen sich Steinkohle während der Beförderung in Binnenschiffen und Güterwagen entzündet hat. Untersuchungen von Proben unter Anwendung des Prüfverfahrens N.4 gemäß "Handbuch über Prüfungen und Kriterien" der Vereinten Nationen hätten gezeigt, dass die Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III erfüllt waren. Bei einer Beförderung als Gefahrgut der UN-Nummer 1361, Verpackungsgruppe III müssten statt der heute verwendeten offenen Wagen solche mit Decken oder öffenungsfähigem Dach eingesetzt werden.
102. Es wird vereinbart, bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe auf der Grundlage eines konkreten Antrags über eine Änderung der Vorschriften des RID zu beraten. **Der Grundgedanke könnte dabei eine weitgehende Freistellung von Kohle unter bestimmten Bedingungen sein. Bei der Beförderung mit Binnenschiffen werden beispielsweise die Höhe der Verladetemperatur und die Beschränkung der Beförderungsdauer als relevant angesehen.** Bis dahin soll die bisherige Praxis der Verwendung offener Wagen durch den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung legalisiert werden.

Flexible Schüttgut-Container

Dokument: INF.2 der 52. Tagung des RID-Fachausschusses (Sekretariat) Absätze 32 bis 34

103. Die Gemeinsame Tagung (Genf, 17. bis 21. September 2012) hat beschlossen, eine informelle Arbeitsgruppe einzurichten, um insbesondere Bedingungen auszuarbeiten, unter denen flexible Schüttgut-Container in Wagen, Straßenfahrzeugen und Binnenschiffen befördert werden können.

104. Diese informelle Arbeitsgruppe wird in der letzten Woche im Mai 2013 in Sankt Petersburg stattfinden.

Dank

105. Der Vorsitzende dankt der lettischen Delegation für ihre Gastfreundschaft und die hervorragende Organisation dieser Tagung. Damit habe Lettland entschieden zum guten Verständnis zwischen den Delegationen der OTIF und der OSShD beigetragen. Er dankt den Dolmetschern und dem Sekretariat für ihre ausgezeichnete Arbeit.
106. Im Namen aller Delegationen dankt die stellvertretende Vorsitzende dem Vorsitzenden für seine gewohnt souveräne Leitung der Diskussionen.

Nächste Tagung

107. Die 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 18. bis 22. November 2013 auf Einladung Dänemarks in Kopenhagen stattfinden. Ein Teil der Sitzung wird wiederum gemeinsam mit den Experten für die Anlage 2 zum SMGS abgehalten, um die Frage der Harmonisierung von RID und Anlage 2 SMGS zu behandeln (siehe auch Absatz 92). Aus diesem Grund sollte wiederum eine russische Verdolmetschung sichergestellt werden.
-

**Von der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

TEIL 1

1.6.1 Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

"**1.6.1.28** Noch vorhandene Großzettel (Placards), die den bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Vorschriften des Absatzes 5.3.1.7.4 entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2017 weiterverwendet werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/4]

**[1.6.3.1 –
1.6.3.3**

erhalten folgenden Wortlaut:

"**1.6.3.1** (gestrichen)

1.6.3.2 (gestrichen)

1.6.3.3 Kesselwagen, deren Tankkörper vor dem Inkrafttreten der ab 1. Oktober 1978 geltenden Vorschriften gebaut wurden, dürfen weiterverwendet werden, wenn sie hinsichtlich Wanddicke und Ausrüstung den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen.

1.6.3.3.1 Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, deren Tankkörper zwischen dem 1. Januar 1967 und dem 31. Dezember 1970 gebaut wurden, dürfen bis zum 31. Dezember 2021 weiterverwendet werden, wenn sie hinsichtlich der Ausrüstung, nicht aber hinsichtlich der Wanddicke den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen.

1.6.3.3.2 Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, deren Tankkörper zwischen dem 1. Januar 1971 und dem 31. Dezember 1975 gebaut wurden, dürfen bis zum 31. Dezember 2025 weiterverwendet werden, wenn sie hinsichtlich der Ausrüstung, nicht aber hinsichtlich der Wanddicke den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen.

1.6.3.3.3 Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, deren Tankkörper zwischen dem 1. Januar 1976 und dem 30. September 1978 gebaut wurden, dürfen bis zum 31. Dezember 2029 weiterverwendet werden, wenn sie hinsichtlich der Ausrüstung, nicht aber hinsichtlich der Wanddicke den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen."]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10]

TEIL 5

5.3.1.7.4 erhält folgenden Wortlaut:

"**5.3.1.7.4** Für Wagen darf die Größe der Großzettel (Placards) auf bis zu 150 mm x 150 mm verkleinert werden, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung der vorgeschriebenen Großzettel (Placards) wegen der Größe und der Bauweise des Wa-

gens nicht ausreicht. In diesem Fall sind die übrigen, für die Symbole, Linien, Ziffern und Buchstaben festgelegten Abmessungen nicht anwendbar."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/4 Antrag 1]

5.4.1.2.1 Der Absatz a) erhält folgenden Wortlaut:

"a) Zusätzlich zu den Vorschriften des Absatzes 5.4.1.1.1 f) muss im Beförderungspapier angegeben sein:

- die gesamte Nettomasse in kg des Inhalts an Explosivstoff⁶⁾ für jeden Stoff oder Gegenstand mit unterschiedlicher UN-Nummer;
- die gesamte Nettomasse in kg des Inhalts an Explosivstoff⁶⁾ für alle Stoffe oder Gegenstände, für die das Beförderungspapier gilt.

⁶⁾ Für Gegenstände versteht man unter «Inhalt an Explosivstoff» den im Gegenstand enthaltenen explosiven Stoff."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/6]

TEIL 6

6.8.2.5.2 Der erste Spiegelstrich in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"– Fahrzeughalterkennzeichnung oder Name des Betreibers^{*)};"

^{*)} Fahrzeughalterkennzeichnung gemäß Anlage PP Abschnitt PP.1 der Einheitlichen Technischen Vorschriften zum Teilsystem Güterwagen (ETV WAG) der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU (Anhang F zum COTIF 1999) (siehe www.otif.org) sowie gemäß Absatz 4.2.2.3 und Anlage P **des Beschlusses 2011/314/EU** der Kommission vom **12. Mai 2011** über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/3]

6.8.3.5.11 Der erste Spiegelstrich in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"– Fahrzeughalterkennzeichnung oder Name des Betreibers^{*)};"

^{*)} Fahrzeughalterkennzeichnung gemäß Anlage PP Abschnitt PP.1 der Einheitlichen Technischen Vorschriften zum Teilsystem Güterwagen (ETV WAG) der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU (Anhang F zum COTIF 1999) (siehe www.otif.org) sowie gemäß Absatz 4.2.2.3 und Anlage P **des Beschlusses 2011/314/EU** der Kommission vom **12. Mai 2011** über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2012/3]

Teilnehmerliste

I. Regierungen

Österreich

Hr. O. Krammer (Min.)

Belgien

Fr. C. Bailleux (Min.)

Bulgarien

Fr. M. Stefanova (Min.)

Kroatien

Hr. B. Mikulić (Min.)

Tschechische Republik

Hr. L. Knížek (Min.)

Hr. V. Kyncl (Min.)

Hr. V. Hájek (Technoinspect)

Dänemark

Fr. I. Akbar (Min.)

Fr. B. Daugaard (Min.)

Estland

Fr. J. Agamalova (Min.)

Finnland

Fr. A. Häkkinen (Min.)

Frankreich

Fr. G. Pompidor (Min.)

Deutschland

Hr. H. Rein (Min.)

Hr. A. Hoffmann (Min.)

Hr. B. Hilbert (EBA)

Italien

Hr. B. Legittimo (Min.)

Lettland

Fr. M. **Heislere** (Min.)
Hr. V. **Stuppe** (Min.)
Hr. D. **Lacis** (Min.)
Hr. M. **Andžāns** (Min.)
Hr. E. **Heislere** (Min.)
Hr. J. **Pakalns** (Min.)
Hr. V. **Derevjanko** (LDZ Cargo)
Fr. L. **Marigina** (LDZ Cargo)

Litauen

Hr. A. **Tolstoj** (Min.)

Luxemburg

Hr. K. **Behlke** (Min.)

Niederlande

Hr. K. R. **Tiemersma** (Min.)

Polen

Fr. J. **Dolńska** (Min.)
Hr. K. **Irmiński** (PKP Cargo)

Russland²

Hr. A. **Khristolyubov** (Min.)
Fr. N. **Pechnikova** (Min.)
Fr. E. **Goryacheva** (RZD)
Fr. T. **Kornikova** (RZD)
Hr. V. **Androsyuk** (RZD)
Hr. A. **Skuratov** (JSC "SG-Trans")

Slowakei

Hr. M. **Sedlák** (Min.)

Schweden

Hr. B. **Zetterström** (Min.)
Hr. H. **Nordqvist** (Min.)
Hr. B. **Antonsson** (Min.)

Schweiz

Hr. C. **Bonnet** (Min.)

² Mitgliedstaat der OTIF, der das RID nicht anwendet und damit gemäß Artikel 16 § 1 COTIF nicht stimmberechtigt ist.

Ukraine

Fr. L. Trygub (Min.)

Vereinigtes Königreich

Hr. A. Bale (Scientifics)

Europäische Union

Hr. T. Aaltonen

Europäische Eisenbahn-Agentur

Hr. E. Ruffin

II. Internationale Regierungsorganisationen

OSShD

Hr. E. Arfa

III. Internationale Nichtregierungsorganisationen

CEFIC

Hr. T. Klein

UIC

Hr. J-G. Heintz

UIP

Hr. R. Kogelheide

Hr. P. Laluc

UIRR

Hr. U. Lück

IV. Sekretariat

Hr. J. Conrad

Fr. K. Guricová

Hr. W. Küpper (Dolmetscher)

Hr. D. Ashman (Dolmetscher)
